Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/3206

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
II/1 — 68070 — 5816/68

Bonn, den 31. Juli 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
hier: Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine erste Richtlinie des Rats zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 17. Juli 1968 dem Herrn Präsidenten des Rats der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Eine Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrem Vorschlag übermittelte Begründung beigefügt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Brandt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Vorschlag für eine erste Richtlinie des Rats zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf seine Artikel 75 und 99,

gestützt auf die Entscheidung Nr. 65/271/EWG des Rats vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen [1], und insbesondere ihren Artikel 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verwirklichung einer gemeinsamen Verkehrspolitik setzt die Harmonisierung der Bestimmungen der Mitgliedstaaten über die Steuern für Nutzfahrzeuge voraus. Diese Harmonisierung müßte durch eine Anpassung der nationalen Steuersysteme nach gemeinsamen Grundsätzen und Gesichtspunkten in der Sicht auf die Abgeltung der Straßenbenutzung erfolgen.

Diese Anpassung muß stufenweise verwirklicht werden. Die erste Stufe soll sich auf die Harmonisierung der Strukturen der Steuersysteme beschränken, das heißt der Berechnungsgrundlagen, der Durchführungsbestimmungen und der Beziehungen zwischen den für die einzelnen Steuerklassen anzuwendenden Sätze.

Dabei soll es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, die allgemeine Höhe der Besteuerung festzusetzen; der endgültigen Wahl des Abgeltungssystems für die Wegebenutzung wird somit nicht vorgegriffen.

Es muß auf die wirtschaftliche Zweckbestimmung verwiesen werden, die sich bei den Kraftfahrzeugsteuern dadurch ergibt, daß eine Abgabe für die Benutzung der Straßen eingeführt wird, welche die zur Zeit für das Halten oder den Verkehr von Nutzfahrzeugen erhobenen Steuern ersetzt. Diese Abgabe soll nach dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs erhoben werden. Die Steuersätze müssen so angesetzt werden, daß sie den jeweiligen Anteil an den durch den Verkehr der einzelnen Fahrzeuge verursachten Kosten widerspiegeln. Zu diesem Zweck müssen die Unterschiede zwischen den für die verschiedenen Steuerklassen anzuwendenden Sätze in absolutem Wert gleich den Unterschieden sein, die zwischen den Beträgen der jährlich im Durchschnitt von Fahrzeugen dieser selben Klassen verursachten Grenzkosten der Benutzung festgestellt werden, und zwar unter Berücksichtigung der auf diesem Verkehr lastenden Treibstoffsteuern.

Die Abgabe für die Benutzung der Straßen ist auf alle Nutzfahrzeuge ohne Rücksicht auf ihre Bestimmung oder Verwendung anzuwenden; ausgenommen sind lediglich die Fahrzeuge der Streitkräfte und der Polizei. Zur Berücksichtigung von besonderen Fällen sollte die obligatorische oder freiwillige Gewährung von Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen oder die Auflage von Steuererhöhungen vorgesehen werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Mit Wirkung vom 1. Januar 1970 passen die Mitgliedstaaten ihre Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge nach den Vorschriften dieser Richtlinie an.

Artikel 2

Die in Artikel 1 genannten Steuersysteme umfassen folgende Steuern und Abgaben:

- Belgien
  taxe de circulation sur les véhicules automobiles.
- Deutschland
  Kraftfahrzeugsteuer.
- Frankreich
  a) taxe spéciale pour l'usage des infrastructures routières;
  b) taxe différentielle.
- Italien
  a) tassa di circolazione sugli autoveicoli;
  b) tassa addizionale del 5 % sulle tasse di circolazione.
- Luxemburg taxe de circulation sur les véhicules automoteurs.
- Niederlande
  motorrijtuigenbelasting.

[1] Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 88 vom 24. Mai 1965, Seite 1500/65

Artikel 3

Nutzfahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie sind alle Straßenfahrzeuge, die mit einer mechanischen Antriebsvorrichtung versehen sind, ihre Anhänger und Sattelanhänger, ohne Rücksicht auf ihre Bestimmung und Verwendung, mit folgenden Ausnahmen:

a) Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauweise und ihrer Ausrüstung geeignet und vorgesehen sind, weniger als zehn Personen einschließlich des Fahrers zu befördern;

b) Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauweise und ihrer Ausrüstung wahlweise oder gleichzeitig zur Personen- und Güterbeförderung benutzt werden können, wenn sie nicht mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers befördern können oder wenn ihr zulässiges Gesamtgewicht im Sinne von Artikel 6 drei Tonnen nicht überschreitet;

c) Fahrzeuge der Streitkräfte und der Polizei.

Artikel 4

Jeder Mitgliedstaat hebt seine in Artikel 2 aufgeführten Steuern und Abgaben auf und ersetzt sie durch eine Abgabe für die Benutzung der Straßen.

Die Mitgliedstaaten dürfen keine anderen Steuern und Abgaben auf den Verkehr oder das Halten von Nutzfahrzeugen einführen.

Artikel 5

Die Abgabe für die Benutzung der Straßen wird fällig, wenn das Nutzfahrzeug auf öffentlichen Wegen verkehrt.

Artikel 6

Bemessungsgrundlage der Abgabe für die Benutzung der Straßen ist das zulässige Gesamtgewicht des Nutzfahrzeugs.

Es ist dies das Gewicht eines Fahrzeugs im Stillstand und in fahrbereitem Zustand, zuzüglich seiner höchstzulässigen Ladung, einschließlich des Gewichts des Fahrers und aller anderen gleichzeitig beförderten Personen.

Artikel 7

1. Für die Abgabe für die Benutzung der Straßen werden je nach der Verwendung der Nutzfahrzeuge getrennte Steuertarife erstellt.

Jeder Tarif enthält Steuerklassen, denen die Nutzfahrzeuge nach ihrer Kategorie und ihrem zulässigen Gesamtgewicht zuzuordnen sind.

Die Fahrzeugkategorie ergibt sich aus der Zahl der Achsen des Fahrzeugs und deren Anordnung sowie gegebenenfalls aus der Bauweise des Fahrzeugs.

2. Es ist zwischen folgenden Fahrzeugkategorien zu unterscheiden:

— Kraftfahrzeug mit zwei Achsen;

— Kraftfahrzeug mit drei Achsen;

— Satteleinheit mit einem Sattelanhänger mit einer Achse, der an einen Sattelschlepper mit zwei Achsen gekoppelt ist;

— Satteleinheit mit einem Sattelanhänger mit zwei Achsen, der an einen Sattelschlepper mit zwei Achsen gekoppelt ist;

— Satteleinheit mit einem Sattelanhänger mit einer Achse, der an einen Sattelschlepper mit drei Achsen gekoppelt ist;

— Satteleinheit mit einem Sattelänhänger mit zwei Achsen, der an einen Sattelschlepper mit drei Achsen gekoppelt ist;

— Anhänger mit zwei Achsen;

— Anhänger mit drei Achsen.

3. Die Sätze der Abgabe für die Benutzung der Straßen werden nach Gesamtgewichtsstufen differenziert, die unter Berücksichtigung der in Artikel 9 enthaltenen Angaben festgesetzt sind. Diese Stufen dürfen 500 Kilogramm nicht unterschreiten.

Artikel 8

Steuerpflichtiger ist die natürliche oder juristische Person, auf deren Namen das Nutzfahrzeug zugelassen ist; bei nicht zugelassenen Nutzfahrzeugen die natürliche oder juristische Person, die es benutzt oder betreibt.

Artikel 9

1. Bei der Festsetzung der Sätze der Angaben für die Straßenbenutzung nach den Vorschriften in Artikel 10 sind folgende Grunddaten zu berücksichtigen, die auf Grund der durchschnittlichen, für das gesamte Staatsgebiet geltenden Einsatzbedingungen der Fahrzeuge der einzelnen Steuerklassen pro Fahrzeug und pro Jahr ermittelt werden:

a) Summe der Grenzkosten der Benutzung;

b) Summe der Treibstoffsteuern;

c) Unterschied zwischen a) und b).

Diese Grunddaten werden nur insoweit berücksichtigt, als sie sich auf die Verkehrswege außerhalb von Ortschaften beziehen.

2. Bei Anwendung der Vorschriften des Absatzes 1 gilt folgendes:

a) Die Grenzkosten der Benutzung entsprechen dem Betrag, um den sich die Ausgaben für die Unterhaltung, die Erneuerung, den Betrieb und die Verwaltung der Straßen durch eine zusätzliche Verkehrseinheit erhöhen;

b) Die Treibstoffsteuern sind folgende Steuern auf Dieselöl, Benzin und alle sonstigen zum Antrieb eines Nutzfahrzeugs benutzten Treibstoffe:

— Belgien: droits d'accise

— Deutschland: Mineralölsteuer

— Frankreich: taxe intérieure

— Italien: diritti di fabbricazione

— Luxemburg: droits d'accise

— Niederlande: accijns.

3. Die Grenzkosten der Benutzung werden von den Mitgliedstaaten nach den Methoden ermittelt, die bei der Durchführung der in Artikel 3 der Entscheidung Nr. 65/270/EWG des Rats vom 13. Mai 1965 zur Anwendung von Artikel 4 der Entscheidung Nr. 64/389/EWG des Rats vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete über die Wegekosten des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs [2]) vorgesehenen Musteruntersuchung definiert worden sind.

Artikel 10

Die Sätze der Abgaben für die Straßenbenutzung für Nutzfahrzeuge der einzelnen Steuerklassen sind innerhalb jedes Steuertarifs so angesetzt, daß — auf das Jahr bezogen — die Unterschiede zwischen ihnen in absoluten Werten den Unterschieden entsprechen, die sich zwischen den nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c festgestellten Beträgen ergeben.

Artikel 11

Die Sätze der Abgabe für die Benutzung der Straßen müssen überprüft werden, wenn sich die in Artikel 9 Absatz 1 aufgeführten Grunddaten so verändern, daß die Unterschiede zwischen den einzelnen Steuerklassen in absoluten Werten wesentlich differieren können.

Artikel 12

1. Die Mitgliedstaaten befreien folgende Nutzfahrzeuge von der Abgabe für die Benutzung der Straßen:

a) landwirtschaftliche Zugmaschinen mit wenigstens einer Achse, einschließlich der gummibereiften oder kettengetriebenen Kraftfahrzeuge, deren Funktion im wesentlichen in der Zugleistung besteht, und die besonders zum Ziehen, Schieben oder zur Beförderung oder Betätigung bestimmter Geräte oder Maschinen oder Anhänger eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind;

b) selbstfahrende landwirtschaftliche Maschinen sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge und Geräte, die von Zugmaschinen geschleppt werden, einschließlich der landwirtschaftlichen Anhänger und Sattelanhänger und der landwirtschaftlichen Maschinen und Geräte;

c) Fahrzeuge für den Straßenbau, einschließlich aller Fahrzeuge, die für Zwecke eines Straßenbauunternehmens besonders geeignet sind und üblicherweise nicht im Straßengüter- und -personenverkehr verwendet werden.

2. Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission die Liste der Nutzfahrzeuge, die die Mitgliedstaaten von der Entrichtung der Abgabe für die Benutzung der Straßen befreien, abändern.

Artikel 13

1. Jeder Mitgliedstaat kann nach Anhörung der Kommission Befreiungen, Ermäßigungen oder Erhöhungen der Abgabe für die Benutzung der Straßen vornehmen.

Betreffen die Befreiungen, Ermäßigungen oder Erhöhungen Nutzfahrzeuge für den Personen- oder Güterverkehr, so müssen sie sich auf die in Artikel 9 Absatz 1 genannten Grunddaten stützen.

2. Die Modalitäten für die Befreiungen, Ermäßigungen oder Erhöhungen werden von jedem Mitgliedstaat festgesetzt.

Artikel 14

Wenn die Sätze der Treibstoffsteuern nach Treibstoffarten stark voneinander abweichen, werden die Sätze der Abgabe für die Benutzung der Straßen unter Berücksichtigung der in Artikel 9 Absatz 1 genannten Grunddaten entsprechend der Art des verwendeten Treibstoffs untergliedert.

Artikel 15

1. Die Abgabe für die Benutzung der Straßen wird im voraus erhoben. Sie wird fällig, sobald das Nutzfahrzeug in den Verkehr gebracht wird.

Sie wird für Zeiträume erhoben, deren Dauer von jedem Mitgliedstaat festgelegt wird und die nicht kürzer als drei Monate sein kann.

2. Für Nutzfahrzeuge, die unregelmäßig oder mit Unterbrechungen verkehren, kann genehmigt werden, daß die Abgabe für einen Monat oder einen Tag auf Grund von Monats- oder Tagessätzen entrichtet wird.

Die Durchführungsbestimmungen hierzu werden von jedem Mitgliedstaat erlassen.

3. Die Einführung der in Absatz 2 genannten Monats- oder Tagessätze darf weder die Entrichtung von Zuschlägen noch die Erhebung irgendwelcher Abgaben oder Gebühren nach sich ziehen.

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 88 vom 24. Mai 1965, Seite 1473/65

Artikel 16

Jeder Steuerpflichtige kann durch eine Erklärung, die unter den von den Mitgliedstaaten festgesetzten Voraussetzungen abgegeben wird, die Stillegung eines Nutzfahrzeugs bewirken.

Die Stillegung eines Nutzfahrzeugs verpflichtet dazu, dem Steuerpflichtigen eine Rückerstattung der Abgabe zu gewähren, soweit die Stillegung für mindestens einen Monat erfolgt. Der zu erstattende Betrag wird auf Grund der in Artikel 15 Absatz 2 genannten Monats- oder Tagessätze ermittelt.

Artikel 17

Jede Änderung, die sich auf die Besteuerung eines Nutzfahrzeugs auswirkt, muß vom Steuerpflichtigen unverzüglich gemeldet werden. Der sich aus der Änderung ergebende Satz ist von dem Zeitpunkt an anzuwenden, an dem die Änderung stattgefunden hat.

Der Steuerpflichtige hat ein Anrecht auf Erstattung der vorher gezahlten Beträge, entsprechend der noch bis zum Ende des Zeitraums verbleibenden Zeit, für den die Abgabe entrichtet wurde. Die Abrechnung wird auf der Grundlage der Tages- oder Monatssätze vorgenommen, die sich aus Artikel 15 Absatz 2 ergeben.

Artikel 18

Die Satteleinheiten, die aus Sattelschlepper und Sattelanhänger bestehen, sind auf Antrag des Steuerpflichtigen entweder als Einheit mit unveränderlicher Zusammensetzung oder als Einheit mit veränderlicher Zusammensetzung zu versteuern.

Wenn sich die Erklärung auf eine Einheit mit unveränderlicher Zusammensetzung bezieht, ist der Satz nach der Steuerklasse des Fahrzeugs festzusetzen, die dieser Satteleinheit entspricht.

Wenn sich die Erklärung auf eine Einheit mit veränderlicher Zusammensetzung bezieht, wird der anzuwendende Satz auf der Grundlage der Zusammensetzung errechnet, die in die höchste Steuerklasse fällt.

Artikel 19

Die Abgabe für die Benutzung der Straßen ist von einem Mitgliedstaat

a) auf seine eigenen Nutzfahrzeuge, die auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates verkehren;

b) auf Nutzfahrzeuge, die in anderen Mitgliedstaaten zugelassen sind und auf seinem Hoheitsgebiet verkehren,

unter den Voraussetzungen anzuwenden, die in der Verordnung des Rats Nr. ... vom ... über die Beseitigung der Doppelbesteuerung bei der Kraftfahrzeugsteuer im grenzüberschreitenden Verkehr festgesetzt sind.

Artikel 20

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission vor dem 1. Juli 1969 die Ergebnisse der Ermittlung der Grenzkosten der Benutzung, die in Anwendung von Artikel 9 Absatz 3 durchgeführt wird, sowie die Entwürfe der Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie für die Anwendung der vorliegenden Richtlinie zu erlassen gedenken.

Nach Gegenüberstellung der obengenannten Ergebnisse unter Mitwirkung des in Artikel 5 der Entscheidung Nr. 65/270/EWG genannten Ausschusses von Regierungssachverständigen überprüft die Kommission die Übereinstimmung der Entwürfe mit den Bestimmungen dieser Richtlinie und insbesondere ihres Artikels 10. Sie kann vor dem 1. Oktober 1969 diesbezügliche Stellungnahmen oder Empfehlungen an die Mitgliedstaaten richten.

Artikel 21

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rats

Der Präsident

Begründung

I. Allgemeine Bemerkungen

1. Auf der Tagung des Rats am 13. und 14. Dezember 1967 über Verkehrsfragen hat die Kommission erklärt, sie werde vor dem 1. Juli 1968 Vorschläge über die Harmonisierung der Steuerstrukturen für Nutzfahrzeuge vorlegen unter Berücksichtigung des Artikels 2 der Entscheidung Nr. 65/271/EWG des Rats vom 13. Mai 1965 [1]), in einer Weise, die den von den verschiedenen Fahrzeugarten zu tragenden Teil an den Kosten ausdrückt, die die Benutzung der Verkehrswege für die Allgemeinheit verursacht. Mit der Abgabe dieser Erklärung leistet die Kommission ihrem Bestreben Folge, das sie in ihrer Mitteilung vom 10. Februar 1967 über die gemeinsame Verkehrspolitik nach der Entschließung des Rats vom 20. Oktober 1966 bekundet hatte. Der Rat hat in seinem Beschluß Nr. 67/790/EWG vom 14. Dezember 1967 [2]) den dabei aufgestellten Zeitplan und die allgemeine Linie gebilligt.

Es wird darauf hingewiesen, daß der genannte Artikel 2 der Entscheidung Nr. 65/271/EWG wie folgt lautet:

> „Mit Wirkung vom 1. Januar 1968 werden im Güterverkehr die Berechnungsgrundlagen für die Kraftfahrzeugsteuer und für die Besteuerung der Binnenschiffe vereinheitlicht."

2. Das Ziel des Vorschlages der Kommission an den Rat besteht darin, die Besteuerung der Nutzfahrzeuge in den Ländern der Gemeinschaft auf zuverlässige wirtschaftliche Grundlagen zu stützen, dank der Tatsache, daß bei Bestimmung der Steuerstrukturen, das heißt der Beziehungen zwischen den auf die einzelnen Fahrzeugkategorien anzuwendenden Steuern, die durch den Verkehr jeder einzelnen Kategorie verursachten Kosten berücksichtigt werden.

Dieser Vorschlag ist auf dem Gebiet der konkreten Maßnahmen das erste Ergebnis der Arbeiten über die Wegekosten, die die Dienststellen der Kommission 1961 eingeleitet haben. Diese Arbeiten umfaßten insbesondere die durch die Entscheidung des Rats Nr. 65/270/EWG vom 13. Mai 1965 [3]) vorgeschriebene Durchführung einer Erhebung der Wegeausgaben für das Jahr 1966 und die Durchführung einer Musteruntersuchung, die von der Kommission unter Mitarbeit von Sachverständigen aller Mitgliedstaaten bei der Behandlung der theoretischen Aspekte und der Dienststellen der französischen Regierung für die zahlenmäßigen Anwendungen durchgeführt wurde.

Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Vorschlag ist insbesondere die Bedeutung dieser Musteruntersuchung zu unterstreichen. Das Ziel, das der Rat ihr gesetzt hat, war die Definition der Anwendungsbedingungen der einzelnen Lösungsmöglichkeiten auf dem Gebiet der Zurechnung der Wegekosten und der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege: Wirtschaftliche Entgelte; Haushaltsausgleich; Entwicklungskosten; wirtschaftliche Vollkosten.

Die Ergebnisse sind zweifellos nicht ausreichend, um schon jetzt endgültig die Frage der Wahl zwischen diesen Lösungen zu beantworten. Die Tatsache, daß die Musteruntersuchung einen all diesen Lösungen gemeinsamen Faktor in Form des Begriffs der Grenzkosten der Benutzung aufgezeigt und genaue Methoden zur Ermittlung dieser Kosten geliefert hat, ermöglicht es, die ersten Maßnahmen für die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege, deren Einführung der Ratsbeschluß Nr. 67/790/EWG vorsieht, auf eine solide Grundlage zu stützen.

3. Die vorgeschlagene Maßnahme erhebt keinen Anspruch darauf, eine vollständige Lösung des Problems der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege bei den Nutzfahrzeugen darzustellen. Sie enthält drei Einschränkungen:

a) Nur ein Teil der Kosten, die der Allgemeinheit durch die Benutzung der Verkehrswege entstehen, wird berücksichtigt, nämlich die Grenzkosten der Benutzung, die die Veränderungen der durch die Schwankungen des Verkehrs verursachten Betriebs- und Unterhaltungsausgaben für die Verkehrswege aufzeigen.

b) Die Grunddaten für die Festlegung der Steuerstruktur werden nur für die Außerortsstraßen berücksichtigt; Stadtgebiete werden dabei vollständig ausgenommen.

c) Es wird keine zwingende Verbindung zwischen der Höhe der Kosten und der Höhe der Steuern hergestellt. Die vorgeschlagene Maßnahme ist keineswegs auf die eigentliche Anrechnung der Wegekosten abgestellt; sie soll lediglich in der Besteuerung die Unterschiede zwischen den Grenzkosten der Benutzung der einzelnen Fahrzeugkategorien unter Berücksichtigung des Einflusses der Treibstoffbesteuerung ausdrücken.

Unter diesen Voraussetzungen wird die Anwendung dieser Maßnahme hauptsächlich zwei Auswirkungen haben: eine unmittelbare Auswirkung, die sich durch eine wirtschaftlich korrektere Ausrichtung der Wahl zwischen Fahrzeugtypen ergibt; eine mittelbare Auswirkung, die sich durch die Annäherung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Eisenbahn und Straße dadurch ergibt, daß die Steuern für die schwersten Fahrzeuge besser auf die von diesen Fahrzeugen effektiv verursachte Abnutzung der Straßen abgestimmt sind.

---

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 88 vom 24. Mai 1965, Seite 1500/65

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 322 vom 30. Dezember 1967, Seite 4

[3]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 88 vom 24. Mai 1965, Seite 1473/65

4. Die vorgenannte dreifache Einschränkung bleibt nicht ohne eingehende Auswirkungen auf die Tragweite der vorgeschlagenen Maßnahme. Aus einer Reihe von Gründen scheint sie jedoch unvermeidlich.

Zunächst erklärt sich die Tatsache, daß bei Festsetzung der Steuerstrukturen nur die Grenzkosten der Benutzung berücksichtigt wurden, — wie bereits weiter oben gesagt — dadurch, daß diese Kosten den einzigen Faktor darstellen, der den einzelnen Abgeltungssystemen für die Wegebenutzung gemeinsam ist. Auf allen anderen Gebieten weisen diese Systeme untereinander wesentliche Unterschiede auf, die bei den Besprechungen noch nicht verringert werden konnten. So ist die Beschränkung auf die Grenzkosten der Benutzung die einzige Lösung, die der endgültigen Auswahl der Grundlagen für die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege nicht vorgreift, diese Abgeltung aber auf zweckdienliche Art in die Wege leitet und ihr eine sinnvolle Ausrichtung gibt.

Zweitens fehlen noch zuverlässige Daten über die Straßen im Innerortsbereich. Darüber hinaus ist das Problem der Grenzkosten der Benutzung in Stadtgebieten nicht von der gleichen absoluten oder relativen Bedeutung wie auf Außerortsstraßen; es ist vielmehr im Verhältnis zu den Stauungen zweitrangig, denen auf jeden Fall mit solchen Steuern, wie sie in der vorgeschlagenen Maßnahme enthalten sind, nicht begegnet werden kann.

In dritter Linie schließlich kann das Fehlen einer engen Verbindung zwischen der Höhe der Steuern und der der Wegekosten auch auf das Bestreben zurückgeführt werden, der endgültigen Wahl zwischen den einzelnen Abgeltungsmöglichkeiten nicht vorzugreifen. Wenn eine solche Verbindung tatsächlich vorgenommen würde, bedeutete dies, daß einzig die Grenzkosten der Benutzung für diese Anlastung in Betracht kämen. Andererseits hat es sich als notwendig herausgestellt, den Mitgliedstaaten bei der Festsetzung der Höhe der Steuern die Berücksichtigung anderer Gesichtspunkte als den der Anlastung der Wegekosten zu gestatten, — Gesichtspunkte, die während einer Übergangsperiode, während der die Kraftfahrzeugsteuern weiter eine allgemeine, nicht zu unterschätzende Haushaltseinnahme darstellen, gerechtfertigt sind. Schließlich ist in dieser Hinsicht für den notwendigen Übergang von der heutigen zu einer zukünftigen Lage, die wesentlich anders sein wird, eine anpassungsfähige Formel erforderlich.

5. Die bisherigen Erwägungen zeigen deutlich, daß die vorgeschlagene Anpassung der Steuersysteme nur als eine erste Maßnahme anzusehen ist, die keineswegs alle Probleme umfaßt, welche sich für die Nutzfahrzeuge durch die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege ergeben. Ihre größte Unzulänglichkeit beruht darauf, daß sie, wenn sie auch eine genauere Ausrichtung bei der Wahl zwischen Fahrzeugen ermöglicht, nicht zur Verwirklichung einer zeitlich und räumlich optimalen Ausnutzung dieser Fahrzeuge beitragen kann. Dadurch wird der Verkehr zu Zeiten und auf Strecken mit größtem Andrang benachteiligt und im Gegensatz dazu in verkehrsarmen Zeiten und auf wenig befahrenen Straßen begünstigt. Weitgehend ausgeglichene Steuern, wie die Treibstoffsteuern und vor allem die Kraftfahrzeugsteuern eignen sich sehr wenig zur Verwirklichung solcher Vorhaben, die gezielte Maßnahmen erfordern.

Dieser Punkt ist in den Stadtgebieten besonders wichtig, die bei den ersten Maßnahmen nicht berücksichtigt werden. Zusätzliche Untersuchungen sind auf diesem Gebiet zur Entfaltung der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten erforderlich, um Instrumente zu entwickeln, die die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege nach Umfang des Verkehrs ermöglichen.

6. Ein letzter Punkt sollte noch betont werden. Die derzeitigen Steuersysteme unterscheiden sich voneinander durch ihre von Land zu Land unterschiedliche Komplexität und Mannigfaltigkeit. Dieser Tatbestand findet seine Erklärung in der fehlenden Homogenität der Gesichtspunkte, die die Besteuerung der Fahrzeuge beeinflussen, und darin, daß die Mitgliedstaaten mittels dieser Besteuerung mehrere Ziele wirtschaftlicher und sozialer Art verfolgen.

Die vorgeschlagene Anpassung der Steuersysteme soll diese Vielzahl der Einflüsse und Zielsetzungen durch eine einheitliche Konzeption ersetzen, die auf Erwägungen über die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege beruht. Daraus wird sich unweigerlich eine wesentliche Vereinfachung der Steuervorschriften ergeben, die sowohl die Veranlagung der Steuerpflichtigen als auch die Arbeit der Finanzämter erleichtern wird.

II. Besondere Bemerkungen

Artikel 1

In diesem Artikel wird der Zeitpunkt festgesetzt, von dem an die Mitgliedstaaten ihre Steuersysteme für Nutzfahrzeuge auf der Grundlage der Leitgedanken und der Kriterien dieser Richtlinie anpassen müssen.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält eine Liste der Steuern und Abgaben, die in den einzelnen Mitgliedstaaten zur Zeit die Steuersysteme umfassen, die unter die vorgeschlagene Anpassung fallen. Sie umfaßt alle Steuern, die zur Zeit für den Verkehr und das Halten von Nutzfahrzeugen erhoben werden.

Wenn bis zum Inkrafttreten der Richtlinie neue Steuern und Abgaben gleicher Art in irgendeinem Mitgliedstaat eingeführt werden, muß diese Liste selbstverständlich entsprechend vervollständigt werden.

Artikel 3

In diesem Artikel werden die Fahrzeuge genannt, die unter den Anwendungsbereich der Vorschriften

dieser Richtlinie fallen. Wie bereits in den allgemeinen Bemerkungen erwähnt, beziehen sich die ersten Maßnahmen im Bereich der Abgeltung der Wegebenutzung nur auf Nutzfahrzeuge. Sie erstrecken sich nicht auf Personenkraftwagen, denen dieser Artikel die sogenannten Kombiwagen gleichsetzt, die sowohl zur Personen- als auch zur Güterbeförderung benutzt werden können.

Aus dem Anwendungsbereich der Regelung sind Fahrzeuge der Streitkräfte und der Polizei ausgenommen, die einer besonderen Zulassung unterliegen und im allgemeinen den Vorteil einer Sonderregelung für Kraftfahrzeugsteuern und Treibstoffsteuern genießen. Dieser Ausschluß greift der Lösung nicht vor, die später für das Problem des Beitrags dieser Fahrzeuge zur Deckung der Wegekosten vorgesehen werden soll. Dieses Problem ist nicht dringlich, da es sich nicht darum handelt, den Wegebenutzern sämtliche, der Allgemeinheit entstandenen Ausgaben für Straßen anzulasten, sondern die Steuern, die für die einzelnen Fahrzeugkategorien erhoben werden, nach Maßgabe der Grenzkosten der Benutzung so anzupassen, daß die wirtschaftliche Auswahl gewährleistet ist.

Positiv ausgedrückt enthält die Begriffsbestimmung „Nutzfahrzeug" folgende Fahrzeugkategorien:

— Autobusse;

— Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Anhänger und Sattelanhänger;

— Sonderfahrzeuge, Baumaschinen, landwirtschaftliche Maschinen und Zugmaschinen usw.

Artikel 4

Dieser Artikel bestimmt, daß die zur Zeit in den Mitgliedstaaten geltenden Steuern und Abgaben für Nutzfahrzeuge durch eine Abgabe für die Benutzung der Straßen ersetzt werden. Diese Bezeichnung wurde gewählt, um deutlich die ökonomische Zweckbestimmung dieser neuen Abgabe aufzuzeigen.

Das im zweiten Absatz enthaltene Verbot soll verhindern, daß die in der Richtlinie festgesetzten Ziele durch die Schaffung anderer Steuern und Abgaben mit neuen Bezeichnungen, die den Verkehr oder das Halten von Nutzfahrzeugen belasten, umgangen werden.

Wohlgemerkt fallen die fraglichen Steuern und Abgaben, soweit sie heute auf die nicht unter die Vorschriften der Richtlinie fallenden Fahrzeuge angewandt werden, weiter ausschließlich unter die nationale Gesetzgebung.

Artikel 5

Dieser Artikel definiert den Steuergegenstand, der dem Verkehr eines Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen entspricht. Die Fahrzeuge, die keine Genehmigung zum Verkehr auf öffentlichen Straßen besitzen, — ungeachtet der Entfernung und in welcher Eigenschaft — unterliegen somit von vornherein dieser Steuer nicht.

In der Praxis führt die Zulassung des Fahrzeugs zu der Annahme, daß das Fahrzeug tatsächlich verkehrt; man kann somit der Ansicht sein, daß die Steuer zu dem Zeitpunkt fällig wird, zu dem das Nutzfahrzeug zugelassen wird.

Artikel 6

Hauptbestandteil der Grenzkosten der Benutzung der Straßen sind die Grenzkosten der Unterhaltung und Erneuerung, welche die Ausgaben für die Abnutzung der Fahrbahn durch eine zusätzliche Fahrzeugeinheit zum Ausdruck bringen. Der in den Vereinigten Staaten durchgeführte AASHO-Test zur Bestimmung der Beziehungen zwischen dem Übergang von Achsen eines bestimmten Gewichts und der Beschädigung der Fahrbahn hat gezeigt, daß diese Abnutzung nach Maßgabe der Achslast stattfindet. Es ist also natürlich, daß das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge die Bemessungsgrundlage für die Abgabe für die Benutzung der Straßen darstellt.

Der zweite Absatz dieses Artikels definiert den Begriff „Gewicht" auf der Grundlage der Vorschriften der Konvention der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE) vom 19. September 1949 über den Straßenverkehr.

Artikel 7

Absatz 1 sieht die Schaffung von je nach der Verwendung der Nutzfahrzeuge getrennten Steuertarifen vor. Da es Hauptziel der Abgabe für die Benutzung der Straßen ist, dem Verkehrsnutzer die richtige Wahl zu ermöglichen, ist es selbstverständlich, daß die Regeln zur Festsetzung der Abgaben nach der Richtlinie gesondert auf Fahrzeuggruppen anzuwenden sind, zwischen denen tatsächlich eine Wahlmöglichkeit besteht.

Dieser Absatz sieht ferner die Einteilung der Fahrzeuge in Steuerklassen vor. Eine Steuerklasse wird durch ein zweifaches Kriterium definiert: der Fahrzeugkategorie und dem zulässigen Gesamtgewicht.

Unter Berücksichtigung der im Zusammenhang mit dem vorhergehenden Artikel hervorgehobenen Bedeutung der Achslast stellt die Zahl der Achsen und ihre Anordnung die wesentlichsten Bestandteile des Begriffs „Fahrzeugkategorie" dar.

Absatz 2 enthält eine Aufstellung der Fahrzeugkategorien, zwischen denen bei Anwendung der Abgabe für die Benutzung der Straßen unterschieden werden muß. Die diesen Kategorien entsprechenden Fahrzeugumrisse sind in der Anlage zu dieser Begründung wiedergegeben.

Absatz 3 enthält den Grundsatz der Differenzierung der Abgabe nach Gesamtgewichtsstufen. Allgemein

müssen diese Stufen unter Berücksichtigung der Daten über die Grenzkosten der Benutzung und die Treibstoffsteuern gemäß Artikel 9 festgesetzt werden. Im Hinblick auf die Ungenauigkeit, die solche Berechnungen aufweisen, dürfte es nicht zweckmäßig sein, die Gesamtgewichtsstufen zu klein zu halten. Stufen von 500 Kilogramm berücksichtigen sowohl diese Bedenken als auch die Notwendigkeit, die Progression der Kosten genügend zu beachten, deren Hauptkomponente, die Grenzkosten der Unterhaltung und Erneuerung, eine Exponentialgröße der Achslast ist.

Artikel 8

Dieser Artikel definiert den Begriff Steuerpflichtiger.

Die derzeitigen Rechtsvorschriften über Kraftfahrzeugsteuern sind auf diesem Gebiet nicht einheitlich und betrachten als Steuerpflichtigen sowohl den Eigentümer des Fahrzeugs als auch die Person, die das Fahrzeug verwendet oder betreibt, sowie die Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist. Es hat sich herausgestellt, daß der letztgenannte Begriff als Grundlage für eine Harmonisierung auf der Ebene der Gemeinschaft am geeignetsten ist. Seine Verwendung hat insbesondere deshalb unbestreitbar praktische Vorteile, weil im allgemeinen nur die Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen wurde, der Steuerverwaltung bekannt ist. Es wird jedoch hervorgehoben, daß für ein nicht zugelassenes Fahrzeug die natürliche oder juristische Person, die es verwendet oder betreibt, als Steuerpflichtiger angesehen wird. Diese Bestimmung betrifft sowohl die Fahrzeuge, die der Zulassung nicht unterliegen, als auch die Fahrzeuge, die sich im Hinblick auf die Zulassungsvorschriften in einer regelwidrigen Lage befinden.

Artikel 9

Der Absatz 1 führt die Grunddaten auf, die bei der Ermittlung der Abgaben für die Benutzung der Straßen für die einzelnen Steuerklassen nach den Vorschriften von Artikel 10 beachtet werden müssen. Weil es unmöglich ist, die Abgabe aufgrund der jedem Fahrzeug eigenen Daten individuell für jedes einzelne Fahrzeug zu berechnen, werden diese Grunddaten für jede Steuerklasse auf der Grundlage der durchschnittlichen jährlichen Benutzung der Verkehrswege pro Fahrzeug dieser Klasse festgesetzt. Selbstverständlich muß man sich bemühen, der Wirklichkeit bei den grundlegenden Daten für die Berechnung so nahe wie möglich zu kommen: jährliche Fahrleistung, Kraftstoffverbrauch, Grenzkosten der Benutzung. All diese Daten werden für das gesamte Staatsgebiet in Rechnung gestellt, da die Abgabe für die Benutzung der Verkehrswege nicht nach Gebieten differenziert wird.

Dieser Absatz legt ebenfalls fest, daß die einzelnen Grunddaten nur insoweit berücksichtigt werden, als sie sich auf die Benutzung von Verkehrswegen außerhalb von Ortschaften beziehen. Diese Bestimmung wird dadurch gerechtfertigt, daß die Grenzkosten der Benutzung im Innerortsbereich kaum bekannt sind und sie dort darüber hinaus auch nur eine zweitrangige Bedeutung im Verhältnis zu anderen Kostenfaktoren, wie den Stauungskosten, haben. Daher ist die auf den Grenzkosten der Benutzung beruhende Abgeltung des Verkehrs auf die Innerortsstraßen kein geeignetes Mittel, den Erscheinungen im innerstädtischen Verkehr wirksam zu begegnen, abgesehen davon, daß sie keine angemessene Differenzierung der Tarife im Hinblick auf die den verschiedenen Stadttypen eigenen Charakteristika ermöglicht.

Der Absatz 2 definiert die Begriffe Grenzkosten der Benutzung und Treibstoffsteuer, welche die beiden wesentlichen Grunddaten bei der Ermittlung der Abgaben für die Benutzung der Verkehrswege darstellen.

Bezüglich der Grenzkosten der Benutzung hat sich bei der Musteruntersuchung gezeigt, daß sie sich aus zwei Bestandteilen zusammensetzen: den Grenzkosten der Polizei, die die Veränderungen bei den Ausgaben für die Verkehrspolizei zum Ausdruck bringen, die durch eine Schwankung des Verkehrs entstehen, sowie den Grenzkosten der Erhaltung, die der durch eine Schwankung des Verkehrs entstehenden Veränderung bei den Ausgaben für Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten an der Fahrbahn entsprechen. Alle diese Grunddaten werden auf die Verkehrseinheit bezogen.

Es ist möglich, Äquivalenzziffern aufzustellen, die das Verhältnis zwischen den Grenzkosten der Benutzung für die einzelnen Fahrzeugkategorien ausdrücken. Bei den Grenzkosten der Polizei stellen diese Ziffern eine Funktion der Verkehrsbeeinträchtigung der Fahrzeuge dar, während sie bei den Grenzkosten der Erhaltung bei den meisten Arten von Straßen nach der vierten Potenz der Achslast variieren. Die Differenzierung zwischen Fahrzeugkategorien ist also bei den letztgenannten Kosten wesentlich ausgeprägter.

Bezüglich der Treibstoffsteuern ist festgelegt, daß nur die eigentlichen Abgaben auf Mineralöle oder sonstige Treibstoffe zur Versorgung der Motoren von Nutzfahrzeugen berücksichtigt werden sollen. Alle anderen Steuern und Abgaben auf Treibstoffe, insbesondere die Mehrwertsteuer, sind also ausgenommen.

Absatz 3 soll gewährleisten, daß die Festsetzung der Sätze der Abgabe für die Benutzung der Straßen auf in den einzelnen Mitgliedstaaten vergleichbare Grundlagen betreffend die Kostenelemente gestützt wird. Zu diesem Zweck sieht er vor, daß die Berechnungen über die Grenzkosten der Benutzung nach den Methoden durchgeführt werden, die anläßlich der Musteruntersuchung definiert worden sind. Diese Methoden, die vom Ausschuß der Regierungssachverständigen zur Beratung der Kommission bei Kostenuntersuchungen im Verkehr angenommen worden sind, werden im einzelnen in dem Bericht dargelegt werden, den die Kommission dem Rat über die Musteruntersuchung vorlegen wird.

Artikel 10

Dieser Artikel enthält die Grundsatzregel für die Festsetzung der Steuerstruktur. Die Unterschiede zwischen den auf die verschiedenen Steuerklassen anwendbaren Steuern in absoluten Werten müssen — auf das Jahr bezogen — denen entsprechen, die die nach der in Artikel 9 beschriebene Berechnungsweise für die gleichen Steuerklassen aufgezeigt hat.

Diese Vorschrift soll sicherstellen, daß die Benutzer von Fahrzeugen korrekte Wahlen treffen, welches auch immer die allgemeine Höhe der Steuern ist, für deren Festlegung die Mitgliedstaaten völlige Freiheit behalten. Dazu ist es notwendig, daß die Benutzer die Folgen ihrer Wahl tragen, das heißt, daß der Abgabenzuschlag, den sie dafür zahlen, daß sie das eine und nicht das andere Fahrzeug benutzen, gleich der Erhöhung der Grenzkosten der Benutzung ist, die der Verkehr dieses Fahrzeugs mit sich bringt.

Artikel 11

Die nach Artikel 10 unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Artikels 9 festgesetzten Steuern gelten natürlich nur insoweit, als die ursprünglich festgelegten Grunddaten unverändert bleiben. Bei jeder Änderung eines oder mehrerer dieser Grunddaten — Änderung der Treibstoffsteuer, der durchschnittlichen Jahresfahrleistung usw. — muß geprüft werden, ob sich dadurch eine wesentliche Veränderung der Unterschiede zwischen den vorher festgesetzten Steuern ergibt.

In diesem Zusammenhang wird darauf zu achten sein, daß die Mitgliedstaaten eine größere Stabilität bei den Sätzen der Abgabe für die Benutzung der Straßen dadurch erreichen können, daß sie anläßlich ihrer Festsetzung und aufgrund des Aktualisierungsverfahrens voraussichtliche Änderungen berücksichtigen, die die bisherigen Grunddaten der Berechnung beeinflussen können.

Artikel 12

Die Fahrzeuge bestimmter Kategorien verkehren nur relativ wenig auf öffentlichen Straßen und verursachen allgemein nur unbedeutende Grenzkosten der Benutzung.

Da es sich hier um eine in allen Mitgliedstaaten gleichartige Lage handelt, erscheint es angebracht, den Mitgliedstaaten vorzuschreiben, daß diese Fahrzeuge a priori von der Zahlung der Abgabe befreit werden.

In diesem Artikel sind die Fahrzeuge aufgeführt, die unter diese Vorschrift fallen. Er legt außerdem ein Verfahren zur späteren Abänderung der Liste dieser Fahrzeuge fest.

Artikel 13

Absatz 1 dieses Artikels sieht die Möglichkeit vor, daß jeder Mitgliedstaat, nach Anhörung der Kommission, andere als die in Artikel 12 zu gewährende Abgabenbefreiungen vornehmen sowie Abgabenermäßigungen und -erhöhungen einführen kann.

Um zu vermeiden, daß sich die entsprechenden Maßnahmen den Zielsetzungen dieser Richtlinie entgegenstellen, müssen sie auf den in Artikel 9 genannten Ermessungsgrundlagen beruhen, soweit sie Nutzfahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr betreffen. Es muß verhindert werden, daß die Abgabe für die Benutzung der Straßen zu wirtschafts- oder sozialpolitischen Zwecken verwendet wird, die keine Verbindung zu einer rationellen Abgeltung der Benutzung aufweisen. Diese Auffassung entspricht der ständig von der Kommission vertretenen These, daß direkte Beihilfen den Beihilfen oder Unterstützungen vorzuziehen sind, die auf dem Umweg über Maßnahmen für den Verkehr bewilligt werden.

Absatz 2 unterläßt es den einzelnen Mitgliedstaaten, die Formel für die Gewährung von Ermäßigungen, Befreiungen oder Erhöhungen der Abgabe zu wählen, die in Anwendung der soeben erläuterten Bestimmungen festgelegt wurden. Wenn die Fahrzeuge, die unter eine solche Maßnahme fallen, genau definiert werden können, scheint die geeignetste Lösung darin zu bestehen, daß eine Sonderposition in den Steuertarifen geschaffen wird. Ist dies nicht der Fall, dürfte es zweckmäßig sein, die Befreiungen und Ermäßigungen a posteriori jeweils aufgrund von begründeten Anträgen der Steuerpflichtigen vorzusehen.

Artikel 14

Zur Zeit sind die Sätze der Steuer auf Dieselöl und Benzin unterschiedlich. In Anbetracht der Art und Weise, wie die Abgabe für die Benutzung der Straßen ermittelt wird, kann diese Tatsache in vielen Fällen zur Anwendung von unterschiedlichen Steuersätzen je nach der Art des für das Nutzfahrzeug verwendeten Treibstoffs führen. Dieser Artikel soll die Einführung solcher Sätze für die Fälle bindend vorschreiben, in denen eine bedeutende Differenz zwischen den Steuern auf Dieselöl bzw. auf Benzin vorliegt.

Artikel 15

Absatz 1 bestimmt, daß die Abgabe im voraus erhoben wird; sie wird fällig, sobald das Fahrzeug in den Verkehr gebracht wird. Der Besteuerungszeitraum kann zu jedem beliebigen Zeitpunkt beginnen. Aus praktischen Gründen wird hinsichtlich des Erhebungsverfahrens dieser Zeitraum von jedem Mitgliedstaat festgelegt; die Notwendigkeit, die verwaltungstechnischen Arbeiten zu verringern, läßt jedoch die Festlegung einer unteren Grenze als zweckdienlich erscheinen.

Absatz 2 sieht Ausnahmen von dieser allgemeinen Regel vor, um die Tatsache zu berücksichtigen, daß gewisse Fahrzeuge nicht ständig eingesetzt sind. Zu

diesem Zweck eröffnet er den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Monats- oder Tagessätze anzuwenden.

Absatz 3 untersagt jede Abgabenerhöhung oder Erhebung von irgendwelchen Gebühren bei Anwendung von Monats- oder Tagessätzen. Diese Bestimmung wird durch das Bemühen gerechtfertigt, jegliche Besteuerung oder Maßnahme gleicher Auswirkung zu untersagen, die das Verkehren oder Halten von Nutzfahrzeugen trifft und die nicht auf den in Artikel 9 Absatz 1 genannten Grunddaten beruht.

Artikel 16

Dieser Artikel enthält die Vorschriften für Fahrzeuge, die aus dem Verkehr gezogen werden. Um ein Übermaß an Verwaltungsarbeit zu vermeiden, beschränkt er die Verpflichtung der Abgabenrückerstattung auf Stillegungen während einer Mindestdauer.

Artikel 17

Dieser Artikel legt die Pflichten und Rechte der Steuerpflichtigen bei Änderungen, die sich auf die Besteuerung des Nutzfahrzeugs auswirken, genau fest.

Artikel 18

Dieser Artikel legt die Besteuerungsbedingungen für Satteleinheiten dar.

Diese Einheiten werden mehr und mehr mit veränderlicher Zusammensetzung verwendet: Ein Sattelschlepper wird abwechselnd an verschiedene Sattelanhänger und umgekehrt wird ein Sattelanhänger nacheinander an verschiedene Sattelschlepper gekoppelt. So muß man diese verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten berücksichtigen, indem man dem Benutzer die Möglichkeit gibt, entweder eine Einheit mit unveränderlicher oder eine Einheit mit veränderlicher Zusammensetzung anzumelden.

Artikel 19

Die Fahrzeuge, die in Anwendung der Vorschriften dieser Richtlinie der Abgabe für die Benutzung der Straßen unterliegen, sind zum Teil im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt. Um zu gewährleisten, daß sich daraus keine Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen ergibt, bestimmt dieser Artikel, daß die Abgabe auf diese Fahrzeuge unter den Bedingungen der Verordnung des Rats über die Beseitigung der Doppelbesteuerung bei der Kraftfahrzeugsteuer im grenzüberschreitenden Verkehr angewendet wird.

Artikel 20

Dieser Artikel soll gewährleisten, daß alle Mitgliedstaaten die Bestimmungen der Richtlinie und insbesondere diejenigen, die die Festlegung der Sätze der Abgabe für die Straßenbenutzung betreffen, einheitlich anwenden.

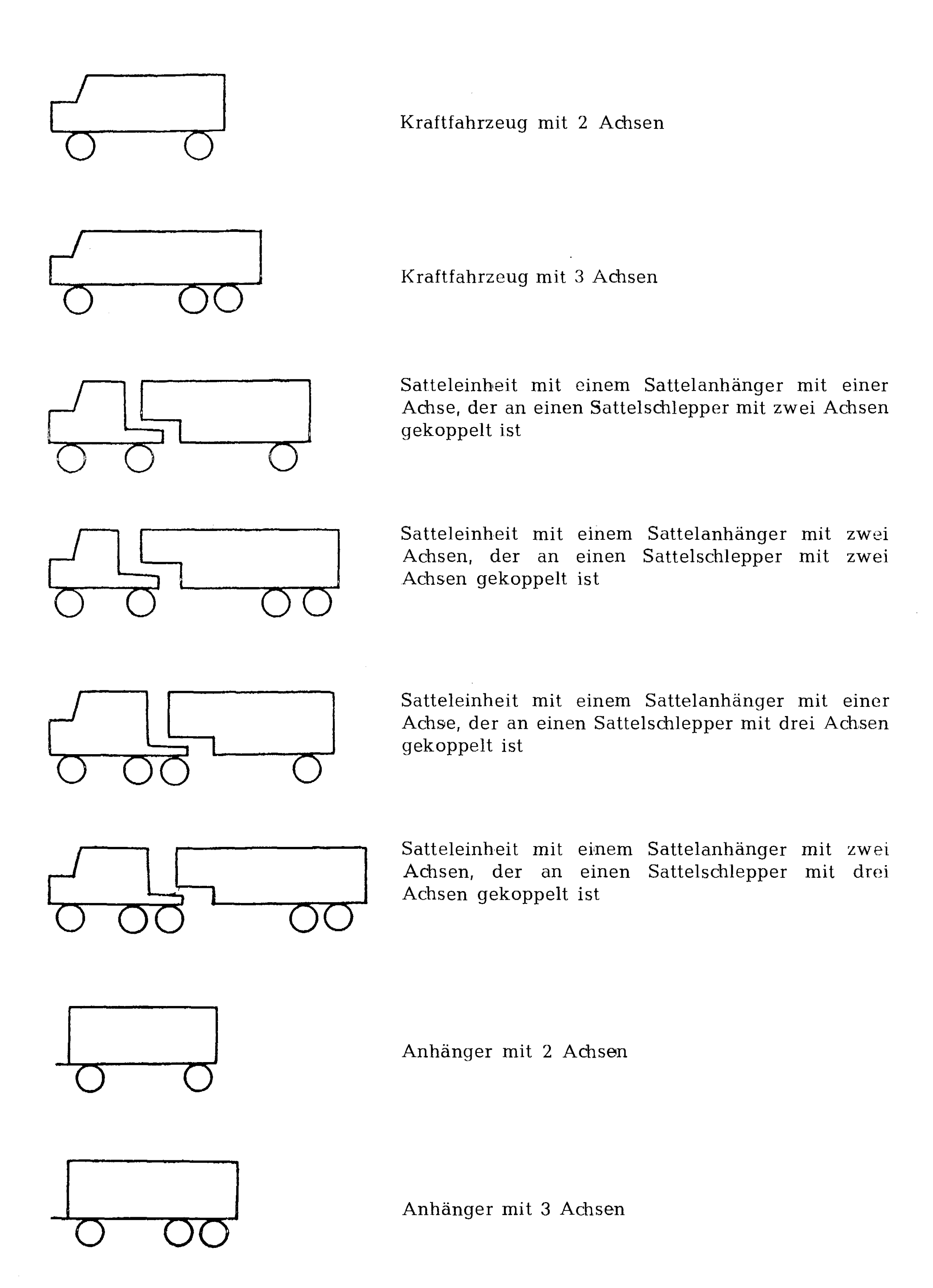
Zu diesem Zweck ist es von Bedeutung, daß die Kommission überprüfen kann, ob die Ermittlung der Grenzkosten der Benutzung ordnungsgemäß auf der Grundlage der bei der Musteruntersuchung definierten Berechnungsmethoden durchgeführt worden ist und ob die Steuertarife entsprechend den Bestimmungen von Artikel 10 erstellt worden sind.

Mit der Mitteilung der Ergebnisse der Kostenberechnungen und der Entwürfe dieser Vorschriften, die die Mitgliedstaaten an die Kommission richten, wird dieser Forderung entsprochen. Es ist vorgesehen, zur Prüfung dieser Angaben und Vorschriften den in Artikel 5 der Entscheidung Nr. 65/270/EWG genannten Ausschuß der Regierungssachverständigen heranzuziehen, der für diese Aufgabe besonders geeignet scheint, da er an allen vorbereitenden Arbeiten, die zu der vorliegenden Richtlinie geführt haben, weitgehend teilgenommen hat.

Artikel 21

Ohne Kommentar.

Liste der in Artikel 7 Absatz 2 genannten Fahrzeugkategorien



Kraftfahrzeug mit 2 Achsen

Kraftfahrzeug mit 3 Achsen

Satteleinheit mit einem Sattelanhänger mit einer Achse, der an einen Sattelschlepper mit zwei Achsen gekoppelt ist

Satteleinheit mit einem Sattelanhänger mit zwei Achsen, der an einen Sattelschlepper mit zwei Achsen gekoppelt ist

Satteleinheit mit einem Sattelanhänger mit einer Achse, der an einen Sattelschlepper mit drei Achsen gekoppelt ist

Satteleinheit mit einem Sattelanhänger mit zwei Achsen, der an einen Sattelschlepper mit drei Achsen gekoppelt ist

Anhänger mit 2 Achsen

Anhänger mit 3 Achsen